

len. Es werden sich Theilnehmer genug finden, die auch ohne Unterstützung des Staates die Mittel dazu hergeben, und ich habe keinen Zweifel, die Regierung wird die Concession zum Bau dieser Bahn geben, sobald nicht die Mittel des Staats in Anspruch genommen werden. Dann wird nicht die Gefahr eintreten, daß, wenn man jetzt schon der Gesellschaft, die von Görlitz nach Dresden bauen soll, zur Pflicht macht, die Flügelbahn herzustellen; die Sache weiter hinausgeschoben wird.

Abg. Bische: Der Herr Vicepräsident hat gemeint, daß, wenn die Erbauung dieser Zweigbahn der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft zur Bedingung gemacht würde, die Actien nicht abgehen würden. Glauben wir einem ziemlich allgemein verbreiteten Gerüchte, so sind die Actien zu der görlitz-dresdner Bahn bereits gezeichnet, und ich glaube als feststehend annehmen zu dürfen, daß allgemein der Glaube verbreitet ist, daß die Zweigbahn nach Zittau bedingungsweise mit gebaut werden muß. Haben also unter dieser Voraussetzung sich dennoch schon jetzt sehr viele Liebhaber gefunden, während wir in geheimer Sitzung berathen, ob der fragliche Tract überhaupt gebaut werden soll, so kann ich kaum glauben, daß diese Befürchtung jemals eintreten kann. Ich glaube, es wird diese Zweigbahn vielmehr ein Beförderungsmittel sein, und dadurch die Actien im Cours steigen.

Abg. von Thielau: Ich kann nicht leugnen, daß die Verhandlungen über die Eisenbahnangelegenheit in der jenseitigen Kammer mich sehr schmerzlich berührt haben, indem, selbst trotz dem, daß die hohe Staatsregierung diese Bahn als eine im Interesse des Landes nothwendige erkannt hat, dennoch man geneigt gewesen ist, diese Bahn ganz aus dem Systeme auszuschneiden, ja daß selbst hochgestellte Redner den Reigen derer eröffnet haben, welche sich gegen die Eisenbahn von Löbau nach Zittau, selbst unter Voraussetzung einer Pferdebahn, erklärten. Man ist von dem Grundsatz ausgegangen, als wenn durch die Eisenbahn von Dresden nach Görlitz nunmehr für die Oberlausitz Alles gethan sei, was hätte geschehen können, und daß diese Bahn lediglich im Interesse der Oberlausitz gebaut werde. In der That muß man sich wundern, wenn man von einer solchen Bahn als von einem Unternehmen für das Interesse einer einzelnen Provinz spricht. Welche Orte werden denn eigentlich berührt? und welches Landesinteresse kommt dabei in Frage? Mit der oberlausitzer Bahn ist es ebenso, als wie mit der Chemnitz-riesaer Bahn, als einer erzgebirgischen. Sie führt allerdings mehr durch die Oberlausitz als wie die Chemnitz-riesaer durch das Gebirge, aber sie wird im Interesse des ganzen Landes eben so gut gebaut, wie die leipzig-hofer Bahn und führt länger durch die Erblande, als durch die Oberlausitz. Daß der Bau dieser Bahn als im speciellen Interesse der Provinz unternommen werde, leugne ich gänzlich ab; für dieses allein wird erst durch die löbau-zittauer Bahn gesorgt. Aus der Berücksichtigung der Localinteressen der einzelnen Theile des Landes kann einzig und allein die Be-

förderung des Wohles des Ganzen hervorgehen. Wenn ich mich dem angeschlossen habe, was die Majorität der Deputation Ihnen zur Beschlußnahme vorgelegt hat, so ist es geschehen, weil ich geglaubt habe, es sei ein Mittel, um zu einer Vereinigung zu gelangen, ohne welche am Ende dieses Unternehmens unterbleiben muß. Ich will auch nun die Eisenbahn von Zittau nach Löbau nicht weiter empfehlen, da, wie ich mit Vergnügen gehört habe, mehrere geehrte Redner aus dieser Kammer dafür gesprochen haben, und ich glaube, die Kammer wird bei ihrem früheren Beschlusse insoweit beharren; indeß, nachdem der Herr Regierungscommissar erklärt hat, daß es unnöthig sei, daß man die Bedingung mache; daß bei allen Eisenbahnanlagen man sich vorbehalten müsse, daß Zweigbahnen einmünden können, und daß man sich sogar die Bedingung vorbehalten müsse, weil es im Interesse des Landes und der Regierung sei, so glaube ich, könnte man wohl den Antrag der Majorität noch in Etwas modificiren. Nämlich die Regierung würde durch den Beschluß, wie ihn die Majorität vorgeschlagen hat, gebunden sein, keine Bedingung zu machen. Ich glaube, man könnte es der Regierung anheimstellen, in wie weit sie glaubt, bei der Concessionirung der Hauptbahn den Bau dieser Nebenbahn noch zur Bedingung zu machen, und ich würde mir daher den Vorschlag einzubringen erlauben, den Antrag folgendermaßen zu fassen: „Die Maßregel, die Ausführung der löbau-zittauer Flügelbahn den Unternehmern der Hauptbahn von vorn herein zur Bedingung zu machen, insoweit fallen zu lassen, daß es der hohen Staatsregierung überlassen bleiben möge, in wie weit sie auf dieser Bedingung bei Concessionirung des Eisenbahnbaues von Dresden nach Breslau insistiren zu können glaube.“ Ich sollte glauben, es wäre keinem Theile präjudicirt, und man könnte der Regierung ruhig anheim geben, ob sie glaubt, daß diese Bedingung zu stellen sei oder nicht. Ich mache darauf aufmerksam, daß die Sache so steht, daß man große Besorgniß für die Actienzeichnung nicht zu haben braucht. Nach dem, wie die Zeichnung in Berlin erfolgt ist, und wie die von Dresden nach Breslau sein soll, so sind die Nachrichten sehr günstig. Ich würde glauben, es wäre kein Hinderniß, wenn man der Regierung lediglich anheim giebt, in wie weit sie glaubt, daß sie darauf insistiren könne. Ich weiß nicht, ob die Mitglieder der Deputation sich damit einverstanden erklären, sonst würde ich bitten, meinen Antrag zur Unterstützung zu bringen.

Präsident D. Haase: Dieser Antrag des Abg. v. Thielau würde an die Stelle des Deputationsgutachtens (s. oben) treten, in so weit derselbe dahin geht, die ausgesprochene Voraussetzung: „daß die Ausführung der zittau-löbauer Flügelbahn den Unternehmern der Hauptbahn zur Bedingung gemacht werden solle,“ fallen zu lassen. Ich werde den Antrag vorlesen, zunächst unterstützen lassen und dann die Deputationsmitglieder befragen. Er lautet so: „Die Maßre-